Bijlage: Samenvatting van wijzigingen in de alerteringscriteria voor inzet van een aangepaste dienstregeling voor de volgende dag

Tijdens de winter 2012-2013 hanteerden ProRail en NS zogenaamde alerteringscriteria. Op basis van deze criteria, gebaseerd op de verwachting van sneeuw en vorst voor de volgende dag, wordt al dan niet gestart met het besluitvormingsproces voor de eventuele inzet van een aangepaste dienstregeling voor de volgende dag. De verwachting van sneeuw of vorst alleen zijn niet bepalend of er wel/geen aangepaste dienstregeling wordt ingezet, maar fungeert als alerteringscriterium. Voor het daadwerkelijke besluit om de dienstregeling aan te passen is expert judgement doorslaggevend. Deze expert judgement heeft betrekking op het weer, het verwachte effect daarvan op het spoorsysteem en de stand van infrastructuur en materieel.

De alerteringscriteria zijn op zodanige wijze gekozen dat er een kleine kans bestaat dat er de volgende dag sprake is van significante sneeuwval of strenge vorst, zonder dat er een expliciet besluit is genomen om de dienstregeling voor de volgende dag al dan niet aan te passen. De achtergrond en opbouw van de criteria en het besluitvormingsproces is in oktober 2012 gedeeld met de Tweede Kamer (Bijlage bij Kamerstuk 29984 nr. 312: Memo inzake Besluitvormingscriteria en -proces voor inzet aangepaste dienstregeling).

Tijdens de winter 2012-2013 is het genoemde besluitvormingsproces 27 keer gestart. Dit heeft 12 keer geresulteerd in een landelijke aanpassing van de dienstregeling en twee keer in een regionale aanpassing.

In de evaluatie van winter 2012-2013 (Bijlage bij Kamerstuk 29984 nr. 418) hebben NS en ProRail toegezegd de alerteringscriteria te evalueren en waar mogelijk bij te stellen, zonder daarbij het risico van het ‘missen’ van dag met zwaar winters weer te verhogen.

Bijgaande tabel beschrijft puntsgewijs de criteria en de wijzigingen voor winter 2013-2014 ten opzichte van winter 2012-2013.

Met name de wijziging van het vorstcriterium betekent dat er over de afgelopen 10 jaar ongeveer 20 keer minder zou zijn gealerteerd. Winter 2012-2013 heeft laten zien dat alerteren niet automatisch leidt tot het aanpassen van de dienstregeling. De wijziging van de criteria houdt in dat de dienstregeling gemiddeld minimaal 0 keer en maximaal 2 keer per jaar minder zou zijn aangepast.

Criterium	WAS (tijdens winter '12-'13)	IS (tijdens winter '13-'14) wijziging **vetgedrukt**/<u>onderstreept</u>	Toelichting
Criterium voor de eerste keer (verhoogde alertering start winter) Criterium eerste keer is van kracht totdat daadwerkelijk eerste keer LUD operationeel dat seizoen	≥ 10% kans op enige sneeuw EN/OF ≥ 10% kans op ≤ -10 ^{o}C Opnieuw van kracht na 6 weken zonder aangepaste dienstregeling	≥ 10% kans op ≥ **1,5 cm** sneeuw EN/OF ≥ **50%** kans op ≤ -10 ^{o}C <u>Niet</u> opnieuw van kracht na 6 weken zonder aangepaste dienstregeling	Het bleek dat de kans op enige sneeuw vooral leidde tot valse alarms aan het begin van het winterseizoen: er werden maar enkele millimeters sneeuw verwacht. Dit leidde tot onnodige belasting van beide organisaties
Regulier sneeuwcriterium	≥ 10% kans op ≥ 3 cm sneeuw	≥ 10% kans op ≥ 3 cm sneeuw	Uit de evaluatie bleek opnieuw dat sneeuwverwachting qua tijd, plaats en intensiteit een grote spreiding hebben. Het sneeuwcriterium is daarom niet aangepast.
Regulier vorstcriterium	≥ 10% kans op ≤ -10 ^{o}C	≥ **50%** kans op ≤ -10 ^{o}C	Uit nadere analyse van prestaties van met name infrastructuur dit jaar en de verwachting en realisatie van vorst over de afgelopen 10 jaar, is gebleken dat het kanspercentage kan worden vergroot, zonder vergroting van de kans op overschrijding van de kritische temperatuur van -15C.
Criterium t.a.v. jojo-effect (om de dag op- en afschalen dienstregeling)	Uitgangspunt: niet jojoën, vanuit reizigersoogpunt voorspelbaarheid gewenst. Als besluit voorligt om van LUD naar normaal te gaan, verplicht 2 dagen vooruit kijken en eventueel LUD aanhouden i.v.m. winterweer.	Uitgangspunt: **jojoën is toegestaan** i.v.m. klanthinder tijdens LUD. Als besluit voorligt om van LUD naar normaal te gaan wel nog steeds via expert judgement beheersbaarheid en maakbaarheid besluit overwegen.	Reizigersonderzoek liet zien dat een dag zonder aangepaste dienstregeling beter gewaardeerd wordt dan de voorspelbaarheid van langere periode een aangepaste dienstregeling. Dit werd bevestigd in de gesprekken met consumentenorganisaties.
Besluit inzet Landelijk aangepaste dienstregeling	Besluit voor volgende dag conform proces, op de dag zelf niet uitvoerbaar	Besluit voor volgende dag conform proces, op de dag zelf niet uitvoerbaar	Het besluitvormingsproces is iets ingekort, waardoor reizigers iets eerder kunnen worden geïnformeerd. Landelijke aanpassing realiseren op de dag is niet mogelijk
Besluit inzet Regionaal aangepaste dienstregeling	Besluit voor volgende dag door conform proces, op de dag zelf geen specifieke criteria.	Besluit voor volgende dag door conform proces en **preventief op de dag** door Operatie als weerbeeld alsnog significant wijzigt in de loop van de dag of nacht: **≥ 50% kans op ≥ 3 cm sneeuw**	Regionale aanpassing op de dag is maakbaar, maar mag alleen preventief worden ingezet als het weerbeeld alsnog significant wijzigt. Randvoorwaarde is invoering voor de ochtend- of avondspits.